

AVIATION

Transport Services

Agreement Between the UNITED STATES OF AMERICA and UKRAINE

Signed at Kiev June 5, 2000

with

Annexes



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

UKRAINE

Aviation: Transport Services

*Agreement signed at Kiev June 5, 2000;
Entered into force June 5, 2000.
With annexes.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF UKRAINE

The Government of the United States of America and the Government of Ukraine,
hereinafter referred to as the Parties;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public
a variety of service options at the lowest prices that are not predatory or
discriminatory and do not represent abuse of a dominant position and wishing to
encourage individual airlines to develop and implement innovative and
competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air
transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the
security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely
affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the
safety of civil aviation;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for
signature at Chicago on December 7, 1944; and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services
between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- a. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of Ukraine, the State Department of Aviation Transport, or its successor;
- b. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- c. "Air transportation" means any operation performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- d. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - (1) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and
 - (2) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties.
- e. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- f. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead and reasonable return on assets after depreciation;
- g. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- h. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- i. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

j. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities and services, including related services and facilities.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Subject to the provisions of Annex V, each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. The international air services which the designated airlines of the Parties will be authorized to operate shall be specified in Annex I and Annex II.

3. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Party's airlines to participate in air transportation between points in the territory of the other Party (cabotage).

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Subject to the provisions of Annex I and Annex II, each Party shall have the right to designate airlines to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
- b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of

international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Security).

ARTICLE 4

Revocation of Authorization

1. Each Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the other Party's nationals, or both;
 - b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
 - c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to suspend, limit or condition air services in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

ARTICLE 5

Application of Laws

1. While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

3. The Parties shall grant, without limitation, in advance, and with a validity of at least twenty-four months, visas for all aircraft crews and cabin crews of each designated airline operating the scheduled services. These visas shall be valid for any number of flights into and out of the territory of the other Party during the period of their validity.

4. The Parties shall grant in advance visas of appropriate duration and scope for the aircraft crews and cabin crews of each designated airline operating charter air services.

5. The Parties shall grant, without limitation, in advance, and with a validity of at least twelve months, visas for airline personnel of designated airlines, and the government officials of the other Party involved in civil aviation. These visas shall be valid for any number of visits into and out of the territory of the other Party during the period of their validity.

ARTICLE 6

Safety

1. The Parties shall take all necessary measures to ensure safe and effective operation of the air transportation covered by this Agreement.

2. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

3. Each Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to take action as provided in Article 4 in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 7Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft, acts of sabotage, and other unlawful acts against the safety of such aircraft, its passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971. In addition, the Parties shall act in conformity with the provisions of the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the 1971 Montreal Convention, signed at Montreal on 24 February 1988, upon that Protocol's entry into force for the Government of Ukraine.

4. The Parties shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and that operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo, mail and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, its passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures, in

accordance with Annex 17 of the Convention, which are intended to terminate rapidly such incident or threat.

7. In order to ensure the highest level of aviation security, the aeronautical authorities shall ensure cooperation and information exchange in the field of aviation security to prevent unlawful interference with civil aviation and strengthen security measures in place at existing airports and to be incorporated in the development of new airport and aircraft design. One goal of the information exchange is to improve gun detection and deter the placement of plastic explosives.

8. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 8

Commercial Opportunities

1. Subject to Annex IV, the airlines of one Party may establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.
2. Subject to Annex IV, the airlines of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation.
3. Subject to Annex IV, each designated airline may perform its own ground handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to physical and technical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on a non-discriminatory and an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
4. Subject to Annex IV, each airline may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party either directly or, at the airline's discretion, through its agents, or both; in the case of charter operations, however,

this right is subject to charter regulations of the country in which the charter originates that relate to national security or to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights. Subject to Annex IV, each airline may sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currency, subject to applicable non-discriminatory licensing laws and regulations.

5. Each airline may convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance.

6. The airlines of one Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of one Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulations.

7. The airlines of one Party shall be permitted to hold bank accounts in their own names in the territory of the other Party, in currency of either Party, or in any freely convertible currency, at the airline's option.

ARTICLE 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight) and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by the national authorities, and not based on the cost of services provided, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound

aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts including engines introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation; and

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. The designated airlines of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to customs and duties, bring in and maintain at each of the points on the agreed routes within the territory of the other Party material and equipment required by those airlines for the provision and promotion of air services. Printed catalogues, price lists, trade notices or tourist or other literature (including posters) shall be admitted duty free.

ARTICLE 10

User Charges

1. User charges which may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, user charges shall be assessed on all airlines of each Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline operating similar air transportation at the same time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, an equitable portion of the full cost to the competent charging authorities or bodies providing the appropriate airport, airport environmental, air

navigation, and aviation security facilities and services at the airport and within the airport system. These charges may provide for a reasonable rate of return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. Reasonable notice shall be given prior to changes in user charges.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary for an accurate review of the reasonableness of the charges.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article unless (a) it fails to undertake a review of a charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable time period; or (b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Party.

3. Subject to Annexes I and II, each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international transportation it offers based upon commercial considerations in the market place; consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as provided for in Article 4 of this Agreement or as may be stated in any applicable Annex, or required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Party shall impose, nor shall it allow its designated airlines to impose, on the other Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

5. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce uniform conditions as foreseen by paragraph 3 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

ARTICLE 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
- c. protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support; and
- d. protection of airlines from prices that are artificially low and offered with the intent of eliminating competition.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties

reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect. In the event that, after an initial consultation, the Parties do not reach agreement with respect to the price at issue, a second consultation may be held if the Parties agree that it is necessary.

ARTICLE 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

ARTICLE 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement which is not resolved by a first round of formal consultations, except those which may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall at the request of either Party be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted in accordance with the following subparagraphs:

a. within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. if either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedures. The tribunal, once formed, shall have the jurisdiction to grant interim relief pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the

request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed, each Party shall submit a memorandum within 45 days from the date that the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

ARTICLE 16

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 17Entry into Force

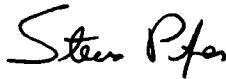
This Agreement shall enter into force on the date of signature.

Upon entry into force, this Agreement shall supersede, in relations between the United States of America and Ukraine, the June 1, 1990 Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, with Annexes, as extended and amended by the May 10, 1995 Protocol Between the Government of the United States of America and the Government of Ukraine and the Supplementary Agreement of November 4, 1966, as amended.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Kiev, in duplicate, in the English and the Ukrainian languages, this fifth day of June, 2000, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Steven Pifer".

FOR THE GOVERNMENT OF
UKRAINE:

A handwritten signature in cursive script, likely belonging to a Ukrainian official.

ANNEX I

Scheduled Air Service

Section 1

A. Notwithstanding the first sentence of Article 3, Paragraph 1, each Party shall have the right to designate up to four airlines to operate combination (passenger/cargo) services and two airlines to operate all-cargo services on the routes specified in Section 2 of this Annex.

B. Airlines operating services between the territories of the Parties exclusively under code-share arrangements, with airlines of the other Party, or with airlines of a third country, shall be designated in accordance with Article 3 of this Agreement, and shall be counted against the limits on designations stated above.

Section 2

Airlines of one Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation (1) between points on the following routes, and (2) between points on such routes and points in third countries through points in the territory of the Party which has designated the airlines.

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

From the United States:

1. via four European intermediate points¹ to Kiev and Odessa with full traffic rights for non code-share services and without local traffic rights for code-share services with third-country airlines; and
2. to Kiev, Odessa, Lvov, Dnipropetrovsk, and three Ukrainian points to be mutually agreed, and ten Ukrainian points for code-share services with national airlines without local traffic rights.

¹ The intermediate points are to be selected by the Government of the United States and may be changed on one month's written notice transmitted through diplomatic channels.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Ukraine:

From Ukraine:

1. for code-share services only, via four European intermediate points² to two U.S. points of Ukraine's choice³ without local traffic rights; and
2. to New York, Chicago, Washington, D.C., Los Angeles, Bangor, three U.S. points to be mutually agreed, and ten U.S. points for code-share services with national airlines without local traffic rights and beyond to three points with full traffic rights.

Section 3

A. Notwithstanding Article 11, paragraph 3, the airlines of each Party designated for combination service may operate up to eighteen (18) round trip frequencies per week and airlines of each Party designated for all-cargo service may operate up to four (4) round trip frequencies per week, over the Routes in Section 2.

B. The frequencies mentioned above may be increased in accordance with Article 13 of this Agreement. Extra sections operated by designated airlines of one Party shall not be counted as a frequency, but must be approved in advance by the aeronautical authorities of the other Party.

Section 4

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. serve points on the routes in any combination and in any order (which may include serving intermediate points as beyond points and beyond points as intermediate points),
4. omit stops at any point or points;

² The intermediate points are to be selected by the Government of Ukraine and may be changed on one month's prior written notification through diplomatic channels.

³ Two U.S. points to be selected among those on Ukraine's route B(2).

5. serve any intermediate point or beyond point not designated on the routes in Section 2 above on a blind-sector basis; and

6. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided, that the service begins or terminates in the territory of the Party designating the airline.

Section 5

On any segment or segments of the routes above, a designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation beyond such point.

Section 6

In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline or airlines of either Party, which holds appropriate authority to provide such service, may, on the basis of reciprocity, and subject to the requirements normally applied to such agreements, enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing agreements with other airlines (including third-country airlines) that also hold appropriate authority, provided that these arrangements do not include cabotage or revenue pooling.

Section 7

A. The designated airlines of each Party may operate a total of four (4) code-share opportunities pursuant to code-sharing arrangements (which may include blocked-space arrangements) between an airline of one Party and an airline of a third country over the intermediate points and to the destinations specified in Sections 2(A)(1) and 2(B)(1). For purposes of this paragraph, a "code-share opportunity" is one combination of one pair of code-share partners and one city-pair, defined as follows:

1. a pair of code-share partners is an airline of one Party and an airline of a third country, and
2. a city-pair is the final segment between a third-country intermediate point and the destination in the territory of the other Party.

The four code-share opportunities may include more than one city-pair and more than one pair of code-share partners.⁴

B. Frequencies operated under code-share services shall be counted as follows:

1. Scheduled air transportation operated under code-share arrangements between airlines of the Parties shall not be counted against the frequency limitation stated in Section 3.
2. Scheduled air transportation between the territories of the Parties operated under third-country code-share arrangements where the airline of the Party does not operate the aircraft into and out of the territory of the other Party, shall be counted as one-half of one frequency for the first Party pursuant to the frequency limitation stated in Section 3.

Section 8

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable law and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Section 9

Unless otherwise agreed prior to that date, this Annex shall expire on December 31, 2001. The Parties agree to consult six months in advance of the expiration date to determine whether the provisions of this Annex should be continued or modified. This Section does not modify any other provision of this Agreement regarding consultations and termination.

⁴ The city pairs for each code-share opportunity may be changed with one month's prior written notice transmitted through diplomatic channels.

ANNEX II

Charter Air Services

Section I

Airlines designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to freight forwarder, split and combination (passenger/cargo) charters):

- a. between any point or points in the territory of the Party which has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and
- b. between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that such traffic is carried via the carrier's homeland and makes a stopover in the homeland for at least two consecutive nights.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of one Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; and (2) to carry transit traffic through the other Party's territory.

Section 2

Notwithstanding Article 11, paragraph 3, the annual total number of round-trip charter flights for the airlines of each Party shall not exceed:

- a. one hundred and fifty (150) passenger and combination charters which may only carry traffic originating in the homeland of the airline; and
- b. seventy-five (75) cargo charters which may carry traffic originating in the territory of either Party.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex and charter flights above the number mentioned above on the basis of comity and reciprocity. The above quota may be changed by agreement of the Parties.

Humanitarian charters, approved by the Parties as such, shall not be included in the numerical limitation set forth above.

Section 3

Charter flights shall be operated in accordance with the charter rules of the country in which the charter traffic originates. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of one Party to require the designated airline or airlines of the other Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 4

Except with respect to the consumer protection rules referred to above, neither Party shall require a designated airline of the other Party, in respect of the carriage of authorized charter traffic on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 3 of this Annex or of a waiver of these regulations or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

Section 5

Unless otherwise agreed prior to that date, this Annex shall expire on December 31, 2001. The Parties agree to consult six months in advance of the expiration date to determine whether the provisions of this Annex should be continued or modified. This Section does not modify any other provision of this Agreement regarding consultations and termination.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition Among Computer Reservation Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of the U.S.-Ukraine Air Transport Agreement guarantees to the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities,

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems,

Have reached the following understandings with respect to the agreed international scheduled passenger services under this Agreement:

- (1) The Parties agree with respect to CRSs with integrated primary displays that:
 - a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
 - b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
 - c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
 - d. All CRSs which are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obliged to but shall also be entitled to operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

- e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.
- (2) A Party which allows a multi-access CRS to be operated in its territory without a fully functional neutral, integrated display shall require that the partition of an airline which owns such a CRS, and/or the airline offering the most scheduled services in that Party's territory, shall include at least one display that processes information on international airline services in compliance with the requirements of paragraph (1). This display must be as easy to access and as fully functional as any display maintained by the airline based on airline identity, and its data base shall contain accurate information, be as comprehensive as possible, and not favor the services of the airline whose partition is being accessed. This display shall be presented to the travel agent accessing the airline's partition unless the agent specifically calls up a different display for each individual transaction.
- (3) A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allows all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities which a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, airline-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.
- (4) CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party, if the CRS complies with these principles.
- (5) Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.
- (6) Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

(7) CRSs in use in the territory of one Party, which comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards, shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs, which conform to these principles, within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

ANNEX IV

Commercial Opportunities

Section 1

A. Combination Services

Until December 31, 2001, notwithstanding Article 8(1) and (4):

1. Designated airlines of one Party engaged in combination services in the territory of the other Party through code-share operations with third-country carriers may, through either their code-share partners or through the offices of a General Sales Agent, engage in the sale of air transportation only at points on the applicable route in Annex I. Such a General Sales Agent may perform all functions generally performed by a General Sales Agent, which would be subject to applicable non-discriminatory licensing laws and regulations.
2. Non-designated airlines of one Party engaged in combination services that do not serve the other Party either directly or through code-share operations may not establish offices or engage in the sale of air transportation directly in the territory of the other Party.

B. All-cargo services

Until December 31, 2001, notwithstanding Article 8(1) and (4):

1. Airlines of one Party, designated for operation of all-cargo services, which serve the territory of the other Party only through code-share arrangements with third-country airlines, may:
 - a. engage in the sale of air transportation: (i) only through their code-share partners or through the offices of agents selected by such designated airlines and duly authorized by the competent authorities of the other Party pursuant to generally applicable non-discriminatory licensing laws and regulations; and (ii) only at points on the applicable route in Annex I.
 - b. enter into agreements with their code-share partners or agents selected by such designated airlines and authorized in the manner set forth in paragraph B(1)(a) of this Section, whereby these partners or agents operate facilities for drop-off, pick-up, delivery or consolidation of those airlines' cargo in the territory of the other Party consistent with these agreements and with applicable non-discriminatory licensing laws and regulations.

2. Airlines of one Party, not designated for operation of all-cargo services, which do not serve the territory of the other Party either directly or through code-share arrangements, may not engage directly in the sale of air transportation or establish offices in the territory of the other Party.

C. Nothing in this section shall limit the ability of airlines to sell air transportation through other agents.

Section 2

A. Subject to the limitations in the preceding Section, each Party will endeavor to ensure that there are available to the designated airlines of the other Party offices for the administration, sale, and promotion of air transportation, including facilities of a quality, accessibility, size, location, and cost not less favorable than that available to its airlines or any other airline engaged in international air transportation.

B. Designated airlines, as well as appropriate authorities, agencies, or departments of both Parties will cooperate in facilitating marketing programs, as well as carrying out measures aimed at securing priority in hotel reservations and other ground arrangements or requirements for travel, for passengers traveling on flights of the designated airlines of both Parties to the extent necessary to assure that the opportunities for such marketing programs, hotel reservations and other ground arrangements or requirements of travel shall be no less favorable for the services of one Party than for the services of the other Party, or for the services of the airlines of any third party.

Section 3

Notwithstanding the provisions of Article 8(3):

1. until such time as Kiev's Borispol Airport has repaid its loan from the European Bank for Reconstruction and Development, the U.S. designated airlines shall be required to obtain a special permission from Borispol Airport to provide self-handling; and

2. without any discrimination, rights to self-handling shall be subject to physical constraints resulting from considerations of airport safety and from the limitations of existing airport facilities, and shall be conducted on the basis of an agreement concluded between the airlines and the airport authorities.

Section 4

Unless otherwise agreed prior to that date, this Annex will expire on December 31, 2001. The Parties agree to consult six months in advance of the expiration date to determine whether the provisions of this Annex should be continued or modified. This Section does not modify any other provision of this Agreement regarding consultations or termination.

ANNEX V

Flight Routes

Section 1

Notwithstanding the provisions of Article 2 of the Agreement, the flight routes of aircraft on the agreed services and the points for crossing national boundaries shall be established by each Party within its territory.

Section 2

Unless otherwise agreed prior to that date, this Annex will expire on December 31, 2001. The Parties agree to consult six months in advance of the expiration date to determine whether the provisions of this Annex should be continued or modified. This Section does not modify any other provision of this Agreement regarding consultations or termination.

УГОДА
МІЖ УРЯДОМ СПОЛУЧЕНИХ ШТАТІВ АМЕРИКИ
ТА УРЯДОМ УКРАЇНИ
ПРО ПОВІТРЯНИЙ ТРАНСПОРТ

Уряд Сполучених Штатів Америки та Уряд України, далі "Сторони";

бажаючи сприяти розширенню можливостей міжнародного повітряного транспорту,

бажаючи створити для авіапідприємств можливість надавати громадськості різноманітність вибору послуг за найнижчими цінами, котрі не є хижацькими або дискримінаційними, і котрі не представляють собою зловживання домінуючим положенням, та бажаючи підтримати окремі авіапідприємства з метою удосконалення і запровадження нових та конкурентоспроможних цін;

бажаючи забезпечити найвищий рівень безпеки польотів та авіаційної безпеки при міжнародних повітряних перевезеннях, та підтверджуючи своє найуважливіше ставлення щодо дій чи загрози дій проти безпеки повітряних суден, які ставлять під загрозу безпеку особи або майна, згубно впливають на здійснення повітряних перевезень, підривають довіру громадськості до безпеки польотів цивільної авіації;

будучи учасниками Конвенції про Міжнародну цивільну авіацію, відкритої для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року; та

бажаючи укласти Угоду з метою встановлення повітряного сполучення між їх відповідними територіями та за їх межами,

погодилися про таке :

СТАТТЯ 1 ВИЗНАЧЕННЯ

Якщо інше не встановлено, у цій Угоді термін :

а. "авіаційні власті" означає щодо Сполучених Штатів Америки - Департамент транспорту або його наступника, а щодо України-Державний департамент авіаційного транспорту або його наступника;

б. "Угода" означає цю Угоду, її Додатки та будь-які поправки до неї;

с. "повітряне перевезення" означає будь-яку експлуатацію повітряного судна, здійснену з метою громадського перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти окремо чи комбіновано, за винагороду чи за наймом;

д. "Конвенція" означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, відкриту для підписання в Чикаго сьомого грудня 1944 року, і містить :

(1) будь-яку поправку, що набула чинності згідно зі Статтею 94(а) Конвенції та ратифікована обома Сторонами; та

(2) будь-який додаток чи будь-яку поправку до нього, що прийнято згідно зі Статтею 90 Конвенції, у тій мірі в якій такий додаток або поправка в будь-який певний час є діючими для обох Сторін.

е. "призначене авіапідприємство" означає авіапідприємство, яке призначене та отримало дозвіл відповідно до Статті 3 цієї Угоди;

ф. "повна сума видатків" означає суму видатків щодо обслуговування, яке надається, разом з помірною сумою адміністративних видатків та помірне відшкодування після амортизації активів;

г. "міжнародне повітряне перевезення" означає повітряне перевезення, яке здійснюється через повітряний простір над територією більш ніж однієї держави;

h. "ціна" означає будь-яку плату, ставку або збір за перевезення повітряним транспортом пасажирів (та їхнього багажу) та/чи вантажу (за винятком пошти), котрі встановлюються

авіапідприємствами, включаючи їхніх представників, та умови, що регулюють прийнятність застосування такої плати, ставки чи збору;

і. "зупинка з некомерційними цілями" означає посадку з будь-якою іншою метою, ніж прийняття на борт чи зняття пасажирів, багажу, вантажу та/чи пошти, що перевозяться повітряним транспортом;

j. "збір з користувачів" означає збір, що стягується з авіапідприємств за користування аеропортом, аеронавігаційними засобами або засобами щодо авіаційної безпеки та послугами, включаючи пов'язані з ними послуги та засоби.

СТАТТЯ 2 НАДАННЯ ПРАВ

1. Згідно з положеннями Додатка V, кожна Сторона надає іншій Стороні для здійснення міжнародних повітряних перевезень авіапідприємствами іншої Сторони такі права :

- а. право здійснювати політ без посадки через її територію;
- б. право здійснювати зупинки на її території з некомерційними цілями; та
- с. права, іншим чином визначені в цій Угоді.

2. Міжнародні повітряні сполучення, на здійснення котрих призначені авіапідприємства Сторін отримуватимуть дозволи, будуть встановлюватися відповідно до Додатка I та Додатка II.

3. Зазначене в пункті 1 цієї Статті не буде розглядатися як надання призначеним авіапідприємствам однієї Сторони права виконувати повітряні перевезення між пунктами на території іншої Сторони (каботаж).

СТАТТЯ 3 ПРИЗНАЧЕННЯ ТА НАДАННЯ ДОЗВОЛУ

1. Кожна Сторона з дотриманням положень Додатка I та Додатка II матиме право призначати авіапідприємства для здійснення міжнародних повітряних перевезень відповідно до цієї Угоди, а також відкликати чи змінити ці призначення. Ці призначення будуть передаватися іншій Стороні в письмовій формі по дипломатичних каналах, і будуть засвідчувати, чи авіапідприємство має право здійснювати тип повітряних перевезень, зазначений у Додатку I чи в Додатку II, або в них обох.

2. Після одержання такого призначення та заявок від призначеного авіапідприємства за формою та з дотриманням порядку, що передбачені для отримання дозволів на польоти та технічних дозволів, інша Сторона буде надавати відповідні дозволи на польоти та технічні дозволи з мінімальною процедурною затримкою за умови, що :

а. переважне володіння цим авіапідприємством та фактичний контроль над ним належать Стороні, що призначає авіапідприємство, громадянам цієї Сторони, чи їм обом;

б. призначене авіапідприємство має все необхідне для того, щоб задовольняти умови, передбачені законами та правилами, які звичайно застосовуються при здійсненні міжнародних повітряних перевезень Стороною, яка розглядає заявку чи заявки, та

с. Сторона, що призначає авіапідприємство, встановлює та впроваджує стандарти, котрі зазначені в Статті 6 (Безпека польотів) та в Статті 7 (Авіаційна безпека).

СТАТТЯ 4 СКАСУВАННЯ ДОЗВОЛУ

1. Кожна Сторона може скасувати, призупинити або обмежити дозволи на польоти чи технічні дозволи авіапідприємства, призначеного іншою Стороною, коли :

а. переважне володіння цим авіапідприємством та фактичний контроль над ним не належать іншій Стороні, громадянам іншої Сторони, чи їм обом;

б. авіапідприємство не дотримується законів та правил, зазначених у Статті 5 цієї Угоди (Застосування законів); або

с. інша Сторона не забезпечує і не впроваджує стандарти, зазначені в Статті 6 (Безпека польотів).

2. Якщо негайні заходи не є необхідними для запобігання подальшому порушенню положень підпунктів 1б, 1с цієї Статті, права, зазначені в цій Статті, будуть використовуватися лише після консультації з іншою Стороною.

3. Ця Стаття не обмежує права будь-якої Сторони призупиняти, обмежувати або встановлювати умови щодо повітряних послуг відповідно до положень Статті 7 (Авіаційна безпека).

СТАТТЯ 5 ЗАСТОСУВАННЯ ЗАКОНІВ

1. При вході на територію однієї Сторони, перебуванні в її межах або відправленні з неї авіапідприємства іншої Сторони будуть дотримуватися її законів та правил щодо експлуатації та навігації повітряних суден.

2. При вході на територію однієї Сторони, перебуванні в її межах або відправленні з неї її закони та правила щодо прибуття на її територію або відправлення з неї пасажирів, екіпажу чи вантажу на борту повітряних суден (включно з правилами щодо входу, випуску, авіаційної безпеки, імміграції, паспортів, митниці та карантину або, у випадку пошти, поштові правила) будуть дотримуватися цими пасажирями, екіпажем або від їх імені, а також поширюватися на вантаж авіапідприємств іншої Сторони.

3. Сторони без обмеження будуть завчасно надавати візи зі строком дійсності не менш, ніж двадцять чотири місяці для всіх членів льотного екіпажу повітряних суден та бортового персоналу кожного призначеного авіапідприємства, що здійснює регулярні сполучення. Ці візи будуть дійсними для будь-якої кількості рейсів до території іншої Сторони або з неї протягом періоду їх дії.

4. Сторони будуть завчасно надавати візи відповідної тривалості та типу для членів льотного екіпажу повітряних суден та бортового персоналу кожного призначеного авіапідприємства, що виконує чартерні повітряні перевезення.

5. Сторони без обмеження будуть завчасно надавати візи зі строком дійсності не менш, ніж дванадцять місяців для персоналу призначених авіапідприємств та для урядових офіційних осіб іншої Сторони, які займаються сферою цивільної авіації. Ці візи будуть дійсними для будь-якої кількості візитів на територію іншої Сторони та з неї протягом строку їх дії.

СТАТТЯ 6 БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ

1. Сторони будуть вживати необхідних заходів для забезпечення безпечного й ефективного виконання повітряних перевезень, що охоплюються цією Угодою.

2. З метою здійснення повітряних перевезень, передбачених цією Угодою, кожна Сторона буде визнавати дійсними посвідчення про придатність до польотів, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними іншою Стороною, та строк дії яких не вичерпаний, за умови, що вимоги щодо таких посвідчень чи свідоцтв принаймні еквівалентні мінімальним стандартам, які можуть встановлюватися згідно з Конвенцією. Кожна Сторона, однак, при польотах над своєю власною територією може відмовитися визнати дійсними посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, що видані її власним громадянам іншою Стороною або визнані нею дійсними.

3. Кожна Сторона може запитати консультацій відносно стандартів з безпеки польотів, які встановлюються іншою Стороною щодо аеронавігаційних засобів, льотного екіпажу, повітряних суден, та щодо здійснення польотів призначеними авіапідприємствами. Якщо після таких консультацій одна Сторона вважає, що інша Сторона неефективно встановлює і впроваджує стандарти з безпеки польотів і вимоги в цих сферах, котрі принаймні еквівалентні мінімальним стандартам, що можуть встановлюватися згідно з Конвенцією, іншу Сторону буде повідомлено про такі зауваження та кроки, які вважаються необхідними щоб досягти відповідності цим мінімальним стандартам; а інша Сторона вживе відповідних заходів, щоб виправити стан справ. Кожна Сторона залишає за собою право вживати заходи, передбачені в Статті 4, у випадку, коли інша Сторона у розумні строки не вживає відповідних заходів для виправлення стану справ.

СТАТТЯ 7 АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

1. Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями за міжнародним правом Сторони підтверджують, що їхнє взаємне зобов'язання захищати безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання становить невід'ємну частину цієї Угоди.

2. Сторони будуть на прохання надавати всю необхідну допомогу одна одній для запобігання актам незаконного захоплення цивільного повітряного судна, актам саботажу та іншим протиправним діям, спрямованим проти безпеки цього повітряного судна, пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрозі безпеці цивільної авіації.

3. Сторони будуть діяти відповідно до положень Конвенції про

злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден, підписаної в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписаної в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної в Монреалі 23 вересня 1971 року, і додаткового до неї Протоколу про боротьбу з протизаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують цивільну авіацію, підписаного в Монреалі 24 лютого 1988 року.

4. Сторони будуть діяти відповідно до всіх стандартів авіаційної безпеки та відповідної рекомендованої практики, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації та визначених як Додатки до Конвенції; вони будуть вимагати, щоб експлуатанти повітряних суден їх реєстрації або експлуатанти повітряних суден, які постійно базуються чи мають основне місце діяльності чи постійного проживання на їхніх території, та експлуатанти аеропортів на їх території діяли згідно з цими положеннями з авіаційної безпеки.

5. Кожна Сторона погоджується додержуватися положень з безпеки, котрі передбачаються іншою Стороною щодо входу на територію цієї іншої Сторони, відправлення з неї або щодо перебування в її межах. Кожна Сторона буде вживати відповідних заходів у межах своєї території для захисту повітряних суден та огляду пасажирів, екіпажу, поклажі, багажу, вантажу, пошти та бортових запасів перед та під час прийняття на борт чи навантаження. Кожна Сторона також доброзичливо розгляне будь-яке прохання іншої Сторони щодо спеціальних заходів безпеки у випадку конкретної загрози.

6. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільного повітряного судна, або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки цього повітряного судна, його пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, Сторони будуть надавати одна одній допомогу шляхом полегшення зв'язку та інших відповідних заходів згідно з Додатком 17 Конвенції, спрямованих на швидке та безпечне усунення таких дій чи загрози дій.

7. З метою забезпечення найвищого рівня авіаційної безпеки авіаційні власті забезпечать співробітництво та обмін інформацією у сфері авіаційної безпеки для запобігання незаконному втручанню в діяльність цивільної авіації та посилення конкретних заходів безпеки

в діючих аеропортах, та заходів безпеки, що передбачаються при розвитку нового аеропорту і при проектуванні повітряних суден. Однією із задач обміну інформацією є вдосконалення виявлення вогнепальної зброї та недопущення підкладання пластикових вибухових речовин.

8. Коли Сторона має обґрунтовані підстави вважати, що інша Сторона відхилилася від дотримання положень з авіаційної безпеки цієї Статті, авіаційні власті цієї Сторони можуть запитати негайних консультацій з авіаційними властями іншої Сторони. Немоżliвість досягнення задовільної згоди протягом 15 днів від дати такого запиту створить підстави для відмови в наданні, скасування, обмеження дозволу на польоти або технічного дозволу авіапідприємства чи авіапідприємств іншої Сторони, або встановлення умов щодо цих дозволів. Коли це вкрай необхідно, Сторона може вживати тимчасових заходів до вичерпання 15 днів.

СТАТТЯ 8 КОМЕРЦІЙНІ МОЖЛИВОСТІ

1. Відповідно до Додатка IV авіапідприємства однієї Сторони можуть відкривати офіси на території іншої Сторони для реклами та продажу повітряних перевезень.

2. Відповідно до Додатка IV авіапідприємства однієї Сторони можуть з дотриманням законів та правил іншої Сторони щодо в'їзду, перебування та працевлаштування направляти на територію іншої Сторони та утримувати на ній управлінський, комерційний, технічний, експлуатаційний та інший штат спеціалістів, необхідний для забезпечення повітряних перевезень.

3. Відповідно до Додатка IV кожне призначене авіапідприємство може здійснювати своє власне наземне обслуговування на території іншої Сторони ("самостійний хендлінг") або, на свій розсуд, вибрати на конкурентній основі агентів для здійснення такого обслуговування в повному обсязі або частково. Користування цими правами буде залежати лише від фізичних і технічних обмежень, що впливають з вимог безпеки аеропорту. Коли такі вимоги перешкоджають здійсненню самостійного хендлінгу, наземні послуги будуть надаватися на недискримінаційній та рівній основі всім авіапідприємствам; збори будуть базуватися на сумі видатків щодо наданих послуг, а ці послуги будуть такими, що їх можна порівняти по типу та якості з послугами, які б надавалися при можливості здійснення самостійного хендлінгу.

4. Відповідно до Додатка IV кожне авіапідприємство може здійснювати продаж повітряних перевезень на території іншої Сторони безпосередньо чи, на розсуд авіапідприємства, через своїх агентів, або одночасно використовувати обидві ці можливості; однак, у випадку виконання чартерного рейсу, це право буде регулюватися чартерними правилами країни, в якій починається чартерний рейс, що пов'язано з національною безпекою, захистом грошових коштів пасажирів, прав пасажирів на відмову від польоту та повернення грошових сум. Відповідно до Додатка IV кожне авіапідприємство може продавати ці перевезення, а будь-яка особа буде вільно їх купувати у валюті цієї території або у вільно конвертованій валюті з дотриманням застосовних недискримінаційних правил та законів щодо ліцензування.

5. Кожне авіапідприємство може конвертувати та переказувати до своєї країни у разі потреби суми місцевих прибутків, що залишаються після оплати місцевих видатків. Дозвіл на конвертацію та переказ буде надаватися швидко, без обмежень щодо них чи їхнього оподаткування за курсом обміну, що застосовується при поточних операціях і переказі на дату, коли авіапідприємство подає першу заявку на переказ.

6. Авіапідприємствам однієї Сторони буде дозволено сплачувати місцеві видатки на території іншої Сторони в місцевій валюті, включно з придбанням палива. На свій розсуд авіапідприємства однієї Сторони можуть сплачувати такі видатки на території іншої Сторони у вільно конвертованій валюті відповідно до місцевого валютного регулювання.

7. Авіапідприємствам однієї Сторони буде дозволено мати банківські рахунки, відкриті на своє власне ім'я на території іншої Сторони у валюті будь-якої Сторони або, на розсуд авіапідприємства, у будь-якій вільно конвертованій валюті.

СТАТТЯ 9 МИТО ТА ЗБОРИ

1. Після прибуття на територію іншої Сторони повітряні судна призначених авіапідприємств іншої Сторони, що здійснюють повітряні перевезення, їхнє комплектне обладнання, наземне обладнання, паливо, мастильні матеріали, технічні запаси, що споживаються, запасні частини (включно з двигунами), бортові запаси (включно але не обмежуючись такими товарами як продукти харчування,

безалкогольні та алкогольні напої, тютюнові вироби та інші продукти, призначені для продажу пасажиром або для користування ними протягом рейсу в обмежених кількостях) та інші товари, що призначені для використання або використовуються виключно у зв'язку з експлуатацією чи технічним обслуговуванням повітряних суден, які здійснюють міжнародні повітряні перевезення, будуть звільнятися на основі взаємності від усіх імпорتنих обмежень, сплати податків на рухоме майно та податків на капітал, сплати мита, акцизних податків та подібних зборів та податків, що стягуються національними властями і не базуються на сумі видатків щодо наданого обслуговування, за умови, що таке обладнання та запаси залишаються на борту повітряних суден.

2. Також будуть звільнятися на основі взаємності від сплати мита, зборів та податків, зазначених у пункті 1 цієї Статті, за винятком зборів за надане обслуговування :

а. бортові запаси, які ввозяться на територію однієї Сторони або отримані на ній, та взяті на борт у межах обґрунтованих лімітів для використання на борту відправленого повітряного судна призначеного авіапідприємства іншої Сторони, яке здійснює міжнародні повітряні перевезення, навіть якщо ці запаси будуть використовуватися на частині польоту, що виконується над територією Сторони, де їх прийнято на борт;

б. наземне обладнання та запасні частини, включно з двигунами, які ввозяться на територію Сторони для обслуговування, підтримки технічного стану чи ремонту повітряних суден авіапідприємства іншої Сторони, що використовуються в міжнародних повітряних перевезеннях; та

с. паливо, мастильні матеріали та технічні запаси, що споживаються, та які ввозяться на територію Сторони або отримані на ній для використання на борту повітряних суден призначеного авіапідприємства іншої Сторони, що здійснює міжнародні повітряні перевезення, навіть якщо ці запаси будуть використовуватися на частині польоту, який виконується над територією Сторони, де вони взяті на борт.

3. Може бути висунуто вимогу, щоб обладнання і запаси, зазначені в пунктах 1 та 2 цієї Статті, зберігалися під наглядом або контролем відповідних властей.

4. Звільнення, передбачені цією Статтею, будуть також застосовуватися у випадках, коли призначені авіапідприємства однієї Сторони уклали з іншим авіапідприємством, яке також користується такими звільненнями іншої Сторони, контракти щодо позичання чи передачі на території іншої Сторони товарів, зазначених у пунктах 1 і 2 цієї Статті.

5. Призначені авіапідприємства однієї Сторони з дотриманням законів та правил іншої Сторони, що стосуються мита та зборів, можуть ввозити й утримувати у кожному з пунктів на договірних лініях на території іншої Сторони матеріали й обладнання, необхідні цим авіапідприємствам для забезпечення та реклами авіаційних перевезень. Надруковані каталоги, прейскуранти, торговельні повідомлення або туристична чи інша література (включно з плакатами) будуть ввозитися безмитно.

СТАТТЯ 10 ЗБОРИ З КОРИСТУВАЧІВ

1. Збори за користування, котрі можуть стягуватися компетентними властями або органами кожної Сторони, що їх встановлюють, з авіапідприємств іншої Сторони, будуть справедливими, обґрунтованими, рівно розподіленими між категоріями користувачів і такими, що не є неправомірно дискримінаційними. У будь-якому випадку збори за користування будуть стягуватися з усіх авіапідприємств кожної Сторони не менш сприятливих умовах, ніж найбільш сприятливі умови, котрі при стягненні зборів в цей же час надаються будь-якому іншому авіапідприємству, яке здійснює подібні міжнародні повітряні перевезення.

2. Збори за користування, які стягуються з авіапідприємств іншої Сторони, можуть відображати, але без перевищення, рівнорозподілену частку повної суми видатків, які несуть ці компетентні власті або органи, що встановлюють збори, при наданні для користування відповідного аеропорту, його навколишнього середовища, засобів щодо авіаційної безпеки й аеронавігаційних засобів та послуг в аеропорту та в межах аеропортової системи. Ці збори можуть передбачати обґрунтовану ставку відшкодування після повного зносу. Обладнання та послуги, за які стягуються збори, надаються на основі ефективності та економічності. Перед змінами зборів з користувачів буде надсилатися повідомлення з їх обґрунтуванням.

3. Кожна Сторона буде сприяти проведенню на своїй території консультацій між її компетентними властями й органами, що встановлюють збори, та авіапідприємствами, котрі користуються засобами та послугами, щоб забезпечити обмін такою інформацією, який може бути необхідним для ретельного перегляду обґрунтованості зборів.

4. Жодна із Сторін не буде вдаватися до процедур врегулювання спорів відповідно до Статті 14 у випадку порушення положень цієї Статті, якщо тільки (а) вона неспроможна переглянути збір або практику, що є предметом претензії іншої Сторони, протягом розумного періоду; чи (б) після такого перегляду вона не зможе вжити всіх заходів в межах своєї власті для зміни будь-якого збору або практики, котрі не відповідають цій Статті.

СТАТТЯ 11 СПРАВЕДЛИВА КОНКУРЕНЦІЯ

1. Кожна Сторона дозволить призначеним авіапідприємствам обох Сторін користуватися справедливою й рівною можливістю конкурувати при здійсненні міжнародних повітряних перевезень, які охоплюються цією Угодою.

2. Кожна Сторона вживає всіх відповідних заходів у межах своєї юрисдикції, щоб ліквідувати всі форми дискримінації та недобросовісної конкурентної практики, що негативно впливають на конкурентоспроможність авіапідприємств іншої Сторони.

3. Відповідно до Додатків I та II кожна Сторона дозволить кожному призначеному авіапідприємству визначати частоту та ємність міжнародних перевезень, котрі воно пропонує, на основі комерційного аналізу ринку; відповідно до цього права жодна Сторона не буде в односторонньому порядку обмежувати обсяг перевезень, частоту чи регулярність сполучення, або тип чи типи повітряних суден, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами іншої Сторони за винятком випадків, коли це може вимагатися з митних, технічних, експлуатаційних причин або причин щодо охорони навколишнього середовища за одноманітних умов відповідно до Статті 15 Конвенції.

4. Жодна Сторона не буде накладати чи дозволяти своїм призначеним авіапідприємствам користуватися правом першої відмови відносно призначених авіапідприємств іншої Сторони або встановлювати відносно них підвищений коефіцієнт співвідношення,

вимогу сплати необґрунтованого збору або будь-яку іншу вимогу щодо ємності, частоти чи обсягу перевезень, які були б несумісними з цілями цієї Угоди.

5. Жодна Сторона не буде вимагати від авіапідприємств іншої Сторони подання на затвердження розкладів, програм чартерних польотів чи експлуатаційних планів за винятком випадків, коли це може вимагатися на недискримінаційній основі з метою забезпечення одноманітних умов, як передбачено пунктом 3 цієї Статті чи як може спеціально дозволятися в будь-якому Додатку до цієї Угоди. Якщо Сторона буде вимагати подання з інформаційними цілями, вона зведе до мінімуму перепони вимог щодо подання та процедур щодо авіаперевізних посередників і щодо призначених авіапідприємств іншої Сторони.

СТАТТЯ 12 ВСТАНОВЛЕННЯ ЦІН

1. Кожна Сторона дозволить застосовувати ціни за повітряні перевезення, що встановлюються кожним призначеним авіапідприємством і мають ринкову комерційну основу. Втручання Сторін буде зведене до:

a. запобігання необґрунтовано дискримінаційним цінам чи практиці;

b. захисту споживачів від цін, які є надмірно високими або обмеженими в застосуванні внаслідок зловживання домінуючим положенням;

c. захисту авіапідприємств від цін, які штучно занижені внаслідок прямої чи непрямой державної субсидії або підтримки; та

d. захисту авіапідприємств від цін, що штучно занижені та застосовуються з метою ліквідації конкуренції.

2. Кожна Сторона може вимагати повідомлення або подання її авіаційним властям цін, які запропоновані до стягнення за перевезення з її території та до неї авіапідприємствами іншої Сторони. Повідомлення або подання цін авіапідприємствами обох Сторін може вимагатися не більш ніж за 30 днів до запропонованої дати набуття ними чинності. В окремих випадках повідомлення або подання може дозволятися за коротший термін часу ніж звичайно вимагається.

3. Жодна Сторона не буде вживати односторонніх заходів для запобігання введенню або продовженню строку дії ціни, яку запропоновано до стягнення або яку стягує (а) авіапідприємство будь-якої Сторони за міжнародне повітряне перевезення між територіями Сторін, або (б) авіапідприємством однієї Сторони за міжнародне повітряне перевезення між територією іншої Сторони та будь-якою іншою країною, включно в обох випадках з перевезенням на основі "інтерлайну" або "інтралайну". Якщо будь-яка Сторона вважає, що будь-яка така ціна не відповідає положенням, зазначеним у пункті 1 цієї Статті, вона запитає консультацій та повідомить якомога швидше іншу Сторону про причини свого незадоволення. Ці консультації відбудуться не пізніше 30 днів після отримання запиту, і Сторони будуть співробітничати у сфері охорони інформації, необхідної для вирішення питання. Якщо Сторони досягнуть домовленості щодо ціни, про незгоду з якою подано повідомлення, кожна Сторона докладе всіх можливих зусиль, щоб практично реалізувати домовленість. При відсутності такої взаємної згоди цю ціну буде введено в дію або строк її дії буде продовжено. У разі, коли після першої консультації Сторони не досягають згоди з питання ціни, може бути проведено другу консультацію, якщо Сторони погоджуються з тим, що вона є необхідною.

СТАТТЯ 13 КОНСУЛЬТАЦІЇ

Будь-яка Сторона може в будь-який час запитати консультацій щодо цієї Угоди. Такі консультації розпочнуться якомога швидше, але не пізніше 60 днів з дати отримання іншою Стороною запиту, якщо тільки не погоджено інше.

СТАТТЯ 14 ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ

1. Будь-яких спір, що виникає з питань, які охоплюються цією Угодою, котрий не врегульовано у першому раунді офіційних консультацій за винятком консультацій, які можуть проводитися згідно з пунктом 3 Статті 12 (Встановлення цін), може бути передано за згодою Сторін для вирішення будь-якій особі чи органу. Якщо Сторони так не домовляться, спір буде на прохання будь-якої Сторони винесений на арбітражне врегулювання відповідно до процедур, викладених нижче.

2. Арбітражне врегулювання буде здійснюватися судом у складі трьох арбітрів, який буде створено відповідно до нижченаведених підпунктів :

а. протягом 30 днів після отримання запиту на арбітражне врегулювання кожна Сторона назве одного арбітра. Протягом 60 днів після того, як ці два арбітри названі, вони за погодженням призначать третього арбітра, який буде діяти як Голова арбітражного суду;

б. якщо будь-яка Сторона не може назвати арбітра, або якщо третього арбітра не призначено відповідно до підпункту (а) цього пункту, будь-яка Сторона може звернутися до Президента Ради Міжнародної організації цивільної авіації з проханням призначити необхідного арбітра чи арбітрів протягом 30 днів. Якщо Президент Ради буде громадянином однієї із Сторін, найстарший віце-президент, якого не усунуто на цій підставі, зробить призначення.

3. Якщо не погоджено інше, арбітражний суд визначить межі своєї юрисдикції відповідно до цієї Угоди та встановить свою власну процедуру. Створений суд матиме юрисдикцію виносити тимчасові рішення до свого остаточного рішення. За рішенням суду або на прохання будь-якої зі Сторін засідання з метою визначення остаточних обставин справи, що повинні бути розглянуті, та конкретних процедур, яких треба дотримуватися, будуть проведені не пізніше 15 днів після того, як суд повністю створено.

4. Якщо не погоджено інше, кожна Сторона подасть меморандум протягом 45 днів з дати, коли суд повністю створено. Відповіді будуть надаватися протягом наступних 60 днів. Суд проведе слухання на прохання будь-якої Сторони чи, на свій розсуд, протягом 15 днів після надання відповідей.

5. Суд буде намагатися винести письмове рішення протягом 30 днів після завершення слухання або, якщо слухання не проводилося, після дати подання обох відповідей. Рішення більшості арбітрів суду буде переважати.

6. Сторони можуть подавати запити про надання роз'яснення рішення протягом 15 днів після його винесення, і таке роз'яснення має бути надано протягом 15 днів від такого запиту.

7. Кожна Сторона відповідно до свого національного законодавства в повному обсязі практично реалізує будь-яке рішення або висновок арбітражного суду.

8. Видатки арбітражного суду, включно з винагородою та видатками арбітрів, буде розподілено Сторонами нарівно. Видатки, понесені Президентом Ради Міжнародної організації цивільної авіації у зв'язку з процедурами пункту 2b цієї Статті, будуть вважатися за частину видатків арбітражного суду.

СТАТТЯ 15 ПРИПИНЕННЯ ЧИННОСТІ

Будь-яка Сторона може в будь-який час надіслати іншій Стороні письмове повідомлення про своє рішення припинити чинність цієї Угоди. Таке повідомлення буде одночасно надіслане до Міжнародної організації цивільної авіації. Ця Угода припинить чинність опівночі (за місцевим часом тієї Сторони, яка отримала відповідне повідомлення) в останній день року з дати отримання повідомлення іншою Стороною, якщо тільки це повідомлення не відкликано за згодою Сторін до закінчення цього періоду.

СТАТТЯ 16 РЕЄСТРАЦІЯ В ICAO

Ця Угода та всі поправки до неї будуть зареєстровані в Міжнародній організації цивільної авіації.

СТАТТЯ 17 НАБУТТЯ ЧИННОСТІ

Ця Угода набуває чинності з дати підписання.

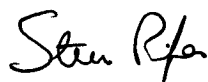
Після набуття чинності ця Угода замінює у відносинах між Україною та Сполученими Штатами Америки Угоду між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Сполучених Штатів Америки від 1 червня 1990 року з Додатками в повному

обсязі, до якої були внесені поправки Протоколом між Урядом Сполучених Штатів Америки та Урядом України від 10 травня 1995 року, та Додаткову Угоду від 4 листопада 1966 року з поправками.

На підтвердження чого ті, що нижче підписалися, будучи належним чином уповноваженими на це своїми відповідними Урядами, підписали цю Угоду.

Вчинено в м. Києві "5" червня 2000 р. у двох примірниках англійською й українською мовами, усі тексти мають однакову силу.

**ЗА УРЯД СПОЛУЧЕНИХ
ШТАТІВ АМЕРИКИ**



ЗА УРЯД УКРАЇНИ



ДОДАТОК І

РЕГУЛЯРНЕ ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

РОЗДІЛ 1

А. Незалежно від першого речення пункту 1 Статті 3, кожна Сторона матиме право призначити не більше чотирьох авіапідприємств для здійснення комбінованих (пасажирсько-вантажних) сполучень і не більше двох авіапідприємств для здійснення повністю вантажних перевезень по маршрутах, зазначених у Розділі 2 цього Додатка.

В. Авіапідприємства, що здійснюють сполучення між територіями Сторін виключно на основі договорів код-шерінгу з авіапідприємствами іншої Сторони або з авіапідприємствами третьої країни, призначатимуться відповідно до Статті 3 цієї Угоди, і враховуватимуться з дотриманням викладених вище обмежень щодо призначень.

РОЗДІЛ 2

Авіапідприємства однієї Сторони, котрі призначені згідно з цим Додатком, відповідно до умов свого призначення матимуть право здійснювати регулярні міжнародні повітряні перевезення (1) між пунктами за наступними маршрутами, та (2) між пунктами на таких маршрутах і пунктами в третіх країнах через пункти на території Сторони, яка призначила авіапідприємства.

А. Маршрути для авіапідприємства чи авіапідприємств, призначених Урядом Сполучених Штатів Америки :

Із Сполучених Штатів Америки:

1. через чотири європейські проміжні пункти¹ до Києва та Одеси з повним обсягом комерційних прав при здійсненні перевезень без код-шерінгу і без місцевих комерційних прав при здійсненні код-шерінгових перевезень з авіапідприємствами третьої країни; та

2. до Києва, Одеси, Львова, Дніпропетровська і трьох українських пунктів, що будуть взаємно погоджені, та до десяти

¹ Проміжні пункти вибиратимуться Урядом Сполучених Штатів Америки і можуть змінюватися шляхом письмового повідомлення за один місяць, що надсилається дипломатичними каналами.

українських пунктів при здійсненні код-шерінгових перевезень з національними авіапідприємствами без місцевих комерційних прав.

В. Маршрути для авіапідприємства чи авіапідприємств, призначених Урядом України :

З України :

1. при здійсненні лише код-шерінгових перевезень через чотири європейські проміжні пункти² до двох пунктів Сполучених Штатів на вибір України³ без місцевих комерційних прав; та

2. до Нью-Йорка, Чикаго, Вашингтона, О.К., Лос-Анжелеса, Бангора, трьох пунктів Сполучених Штатів Америки, що будуть взаємно погоджені, та до десяти пунктів Сполучених Штатів Америки при здійсненні код-шерінгових перевезень з національними авіапідприємствами без місцевих комерційних прав і далі до трьох пунктів за межами з повним обсягом комерційних прав.

РОЗДІЛ 3

А. Незалежно від пункту 3 Статті 11, авіапідприємства кожної Сторони, призначені для комбінованого перевезення, можуть здійснювати польоти з частотою до вісімнадцяти (18) щотижневих рейсів у обидва кінці, а авіапідприємства кожної Сторони, призначені для суто вантажного перевезення, можуть здійснювати до чотирьох (4) щотижневих рейсів у обидва кінці за маршрутами, зазначеними у Розділі 2.

В. Зазначена вище частота рейсів може збільшуватися відповідно до Статті 13 цієї Угоди. Додаткові ділянки, що експлуатуються призначеними авіапідприємствами однієї Сторони, не рахуватимуться як частота рейсів, але вони мають бути завчасно схвалені авіаційними властями іншої Сторони.

РОЗДІЛ 4

Кожне призначене авіапідприємство на свій розсуд може на будь-якому або всіх рейсах :

1. здійснювати польоти у будь-якому або обох напрямках;

² Проміжні пункти вибиратимуться Урядом України і можуть змінюватися шляхом письмового повідомлення за один місяць, що надсилається дипломатичними каналами.

³ Два пункти у Сполучених Штатах Америки вибиратимуться серед тих, що зазначені на маршруті України В(2).

2. комбінувати різні номери рейсів під час експлуатації одного повітряного судна;

3. обслуговувати пункти на маршрутах у будь-якій комбінації, а також у будь-якому порядку (що може включати обслуговування проміжних пунктів як пунктів за межами, а пунктів за межами, як проміжних пунктів);

4. пропускати зупинки у будь-якому пункті або пунктах;

5. обслуговувати будь-який проміжний пункт або пункт за межами, що не зазначені на маршруті у Розділі 2 вище, на основі "сліпого сектора"; та

6. переміщувати вантаж, що перевозиться, з одного зі своїх повітряних суден на будь-яке зі своїх інших повітряних суден у будь-якому пункті на маршрутах; без обмежень щодо напрямків та географії польотів та без втрати будь-якого права перевозити вантаж, користування яким дозволяється будь-яким іншим чином згідно з цією Угодою, за умови, що сполучення починається або закінчується на території Сторони, яка призначає авіапідприємство.

РОЗДІЛ 5

На будь-якій частині чи частинах маршрутів, зазначених вище, призначене авіапідприємство може здійснювати міжнародні повітряні перевезення без будь-якого обмеження щодо заміни у будь-якому пункті на маршруті типу чи кількості повітряних суден, що експлуатуються, за умови, що у напрямку на відправлення перевезення за такий пункт є продовженням перевезення з території Сторони, яка призначила авіапідприємство, та, у напрямку на приліт, перевезення на територію Сторони, яка призначила авіапідприємство, є продовженням перевезення за такий пункт.

РОЗДІЛ 6

Здійснюючи або пропонуючи до виконання дозволені перевезення по договірних лініях, будь-яке призначене авіапідприємство або авіапідприємства будь-якої Сторони, які мають відповідний дозвіл на здійснення такого сполучення, можуть на основі взаємності та згідно з вимогами, що звичайно застосовуються до таких договорів, укладати договори про співробітництво у галузі маркетингу, такі як договори щодо блоку-спейсу, договори код-шерінгу або договори лізінгу з іншими авіапідприємствами (включно з авіапідприємствами третіх країн), які також мають відповідні повноваження, за умови, що ці договори не включають каботажу або спільного фонду доходів.

РОЗДІЛ 7

А. Призначені авіапідприємства кожної Сторони можуть використовувати чотири (4) код-шерінгові можливості згідно з договорами код-шерінгу (які можуть включати договори щодо блоку - спейсу) між авіапідприємством однієї Сторони та авіапідприємством третьої країни через проміжні пункти і до пунктів призначення, зазначених у Розділах 2(A)(1) та 2(B)(1). У цьому пункті "код-шерінгова можливість" означає одну комбінацію однієї пари код-шерінгових партнерів та одну пару міст, що визначаються таким чином :

1. пара код-шерінгових партнерів - це авіапідприємство однієї Сторони та авіапідприємство третьої країни, та

2. пара міст - це кінцева частина на маршруті між проміжним пунктом третьої країни і пунктом призначення на території іншої Сторони.

Чотири код-шерінгові можливості можуть включати більше, ніж одну пару міст і більше, ніж одну пару код-шерінгових партнерів⁴.

В. частота рейсів, за якими здійснюються код-шерінгові перевезення, рахуватимуться таким чином :

1. Регулярні повітряні перевезення, що здійснюються за код-шерінговими договорами між авіапідприємствами Сторін, не будуть зараховані до рамок обмежень частоти польотів, зазначених у Розділі 3.

2. Регулярні повітряні перевезення між територіями Сторін, які здійснюються за код-шерінговими договорами з третьою країною, коли авіапідприємство Сторони не виконує польотів на повітряному судні на територію іншої Сторони та з неї, будуть зараховані першій Стороні у половинному розмірі в межах тієї частоти польотів, яку зазначено в Розділі 3.

РОЗДІЛ 8

Незважаючи на будь-яке положення цієї Угоди,

⁴ Пари міст для кожної код-шерінгової можливості можуть змінюватися шляхом завчасного письмового повідомлення за один місяць, що надсилається дипломатичними каналами.

авіапідприємствам обох Сторін буде дозволено без обмежень використовувати у зв'язку з міжнародними повітряними перевезеннями будь-які наземні перевезення вантажів до будь-яких пунктів на територіях Сторін чи третіх країн, або з них, включно з перевезеннями до всіх аеропортів із засобами митного контролю та з них, і включно, де це застосовується, з правом перевозити вантаж до пункту, що знаходиться під митним контролем, з дотриманням відповідних законів і правил. Такий вантаж, незалежно від наземного або повітряного перевезення, повинен мати доступ до митних процедур та засобів митного контролю в аеропорту. Авіапідприємства можуть здійснити вибір щодо виконання своїх власних наземних перевезень чи забезпечити їх шляхом договорів з іншими наземними перевізниками, включно з наземними перевезеннями, що здійснюються іншими авіапідприємствами і непрямими авіавантажними перевізниками. Такі перевезення вантажу різними видами транспорту можуть надаватися за однією наскрізною ціною, що комбінує повітряне і наземне перевезення, за умови, що ті, хто відправляє вантаж, не вводяться в оману щодо фактів стосовно такого перевезення.

РОЗДІЛ 9

Строк чинності цього Додатка закінчується 31 грудня 2001 року, якщо інше не буде погоджено до цієї дати. Сторони погоджуються провести консультації за шість місяців до дати закінчення строку дії з метою продовження строку дії положень цього Додатка чи його зміни. Цей Розділ не змінює будь-яке інше положення цієї Угоди щодо консультацій та припинення чинності.

Д О Д А Т О К ІІ
ЧАРТЕРНІ ПОВІТРЯНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
РОЗДІЛ 1

Авіапідприємства, призначені згідно з цим Додатком, відповідно до умов свого призначення матимуть право здійснювати міжнародні чартерні перевезення пасажирів (та їхнього багажу) та/або вантажу (включно, але не обмежуючись відправником вантажу, із здійсненням роздільних та комбінованих (пасажирсько-вантажних) чартерних рейсів):

а. між будь-яким пунктом чи пунктами на території Сторони, яка призначила авіапідприємство, та будь-яким пунктом чи пунктами на території іншої Сторони; та

б. між будь-яким пунктом чи пунктами на території іншої Сторони та будь-яким пунктом чи пунктами в третій країні чи країнах, за умови, що таке перевезення здійснюється через країну перевізника, і має стоп-овер на території країни перевізника принаймні протягом двох ночей, що слідують одна за одною.

Здійснюючи перевезення, що охоплюються цим Додатком, авіапідприємства однієї Сторони, призначені згідно з цим Додатком, також матимуть право :

(1) здійснювати стоп-овери у будь-яких пунктах у межах території будь-якої Сторони або за її межами;

(2) перевозити транзитний вантаж через територію іншої Сторони.

РОЗДІЛ 2

Незалежно від пункту 3 Статті 11, загальна річна кількість чартерних рейсів у обидва кінці для авіапідприємств кожної Сторони не повинна перевищувати :

а. ста п'ятидесяти (150) пасажирських та комбінованих чартерів, на яких можуть перевозитися вантажі лише з території країни авіапідприємства; та

б. семидесяти п'яти (75) вантажних чартерів, на яких може перевозитися вантаж з території будь-якої Сторони.

Кожна Сторона, на основі ввічливості і взаємності, з прихильністю розглядатиме заявки авіапідприємств іншої Сторони на перевезення вантажів, що не охоплюються цим Додатком, та заявок на чартерні рейси понад вищезазначену кількість. Вищезазначена квота може змінюватися за згодою Сторін. Гуманітарні рейси, схвалені

Сторонами як такі, не включатимуться в обмеження кількості, визначеної вище.

РОЗДІЛ 3

Чартерні рейси здійснюватимуться відповідно до чартерних правил країни, з якої починається чартерне перевезення. Якщо Сторона застосовує відмінні правила, інструкції, положення, умови чи обмеження до одного чи декількох своїх авіапідприємств або до авіапідприємств різних країн, кожне призначене авіапідприємство підпадатиме під найменш обмежувальні з цих критеріїв.

Однак зазначене у пункті вище не обмежуватиме права однієї Сторони зажадати від призначеного авіапідприємства чи авіапідприємств іншої Сторони дотримуватися вимог щодо захисту коштів пасажирів і прав пасажирів на відмову від польоту та повернення грошових сум.

РОЗДІЛ 4

За винятком того, що стосується зазначених вище правил захисту споживачів, жодна із Сторін, у разі здійснення чартерних перевезень, дозволених в односторонньому напрямку або за маршрутом у обидва кінці, не вимагатиме від призначеного авіапідприємства іншої Сторони більшого, ніж подання заяви про те, що ці перевезення здійснюються згідно з чинними законами, інструкціями і правилами, зазначеними у Розділі 3 цього Додатка, або заяви про отримання дозволу відповідних авіаційних властей щодо обмеження на користь призначеного авіапідприємства у застосуванні цих інструкцій чи правил.

РОЗДІЛ 5

Строк чинності цього Додатка закінчується 31 грудня 2001 року, якщо інше не буде погоджено до цієї дати. Сторони погоджують ся провести консультації за шість місяців до дати закінчення строку дії з метою визначення продовження строку дії положень цього Додатка чи його зміни. Цей Розділ не змінює будь-яке інше положення цієї Угоди щодо консультацій та втрати чинності.

ДОДАТОК III

ПРИНЦИПИ НЕДИСКРИМІНАЦІЇ ТА КОНКУРЕНЦІЇ
ПРИ КОРИСТУВАННІ АВТОМАТИЗОВАНИМИ СИСТЕМАМИ
БРОНЮВАННЯ

Визнаючи, що Стаття 11 (Справедлива конкуренція) Угоди про повітряний транспорт між Україною та Сполученими Штатами гарантує авіапідприємствам обох Сторін "справедливу та рівну можливість конкурувати", виходячи з того, що одним з найважливіших аспектів здатності авіапідприємств конкурувати є здатність інформувати громадськість про свої послуги справедливим та неупередженим чином, та з того, що таким чином, якість інформації про послуги авіапідприємств, доступної для туристичних агентів, які безпосередньо надають таку інформацію подорожуючому загалу, та здатність авіапідприємства запропонувати цим агентам конкурентоспроможні автоматизовані системи бронювання (АСБ) є основою для конкурентних можливостей авіапідприємств,

виходячи з того, що необхідно гарантувати, щоб інтереси споживачів авіатранспортних послуг були захищеними від будь-якого зловживання такою інформацією та її невірному представленні, та з того, що туристичні агенти мають доступ до ефективних конкурентоспроможних автоматизованих систем бронювання,

Сторони відносно договірних міжнародних регулярних пасажирських сполучень, що охоплюються цією Угодою досягли згоди з таких питань :

(1) Сторони погоджуються стосовно АСБ, поєднаних з головними дисплеями, що :

а. Інформація щодо міжнародних повітряних сполучень, включно з стиковками по цих сполученнях, повинна редагуватися та виводитися на дисплей на основі критерію недискримінації та об'єктивності без прямого чи непрямого впливу авіапідприємства чи ринку. Такі критерії повинні застосовуватися однаково до всіх авіапідприємств-учасників.

б. Бази даних АСБ повинні містити якомога повнішу інформацію.

с. Постачальники послуг АСБ не повинні знищувати інформацію, яка подається авіапідприємствами-учасниками; така інформація повинна бути точною і прозорою; наприклад, рейси із заміною повітряного судна та рейси, що здійснюються по код-шерінгу, а також рейси з посадками повинні бути зазначені як такі, що мають ці характеристики.

d. Стосовно всіх АСБ, до яких мають доступ туристичні агенти, котрі безпосередньо розповсюджують інформацію про послуги авіапідприємств подорожуючому загалу на території будь-якої Сторони, повинно не тільки встановлюватися зобов'язання, але й також існувати право функціонування відповідно до Правил АСБ, які застосовуються на території їх функціонування.

e. Туристичним агентам буде дозволено користуватися будь-яким із другорядних дисплеїв через АСБ протягом строку, на який туристичний агент робить запит щодо користування таким дисплеєм.

(2) Сторона, яка дозволяє застосування АСБ з багатостороннім доступом, що буде експлуатуватися на її території без повністю діючого нейтрального багатофункціонального дисплея, повинна вимагати, щоб частка авіапідприємства, яке володіє такою АСБ та/або частка авіапідприємства, що пропонує найбільш регулярні сполучення на території цієї Сторони, складала, принаймні, один дисплей для обробки інформації про міжнародні сполучення авіапідприємства відповідно до вимог пункту (1). Цей дисплей повинен мати легкий доступ та повні функціональні можливості, як і будь-який дисплей, який встановлений авіапідприємством та базується на ідентичності перевізника, а його база даних повинна містити точну інформацію, бути якомога повнішою, та не надавати переваги послугам авіапідприємства, до частки якого існує доступ. Цей дисплей повинен надаватися туристичному агенту, що має доступ до частки авіапідприємства, якщо тільки агент не використовує різні дисплеї для кожної конкретної операції.

(3) Сторона повинна вимагати, щоб кожний постачальник послуг АСБ на її території дозволяв стати учасниками його АСБ усім авіапідприємствам, що бажають зробити недискримінаційний внесок, який застосовується в цьому випадку. Сторона повинна вимагати, щоб всі засоби, що розподіляються, котрі надаються постачальником послуг системи, надавалися на недискримінаційній основі авіапідприємствам - учасникам. Сторона повинна вимагати, щоб постачальники послуг АСБ на основі недискримінаційності, об'єктивності, відсутності впливу перевізника та ринку, надавали інформацію про міжнародні повітряні сполучення авіапідприємств - учасників на всіх ринках, де вони бажають продавати свої перевезення. На запит постачальник послуг АСБ детально проінформує відносно модернізації бази даних та процедур зберігання, відносно критерію щодо редагування та класифікації інформації, відносно значення, що надається такому критерію, та відносно критерію, який використовується для підбирання пунктів, що

з'єднуються, та поєднання стиковочних рейсів.

(4) Постачальники послуг АСБ, що діють на території однієї Сторони, матимуть право запроваджувати, утримувати свої АСБ та надавати на території іншої Сторони вільний доступ до них туристичним агентствам та туристичним компаніям, основною діяльністю яких є розподіл послуг, пов'язаних з подорожуванням, якщо АСБ дотримується цих принципів.

(5) Жодна Сторона не буде на своїй території встановлювати чи дозволяти встановлювати стосовно постачальників послуг АСБ вимог щодо доступу до засобів зв'язку та користування ними, вибору та використання технічних засобів АСБ та програмного забезпечення, а також вимог щодо технічного монтажу обладнання АСБ, котрі є більш суворими ніж ті, що встановлені щодо своїх власних постачальників послуг АСБ.

(6) Жодна Сторона не буде на своїй території встановлювати чи дозволяти встановлювати стосовно постачальників послуг АСБ вимоги щодо дисплеїв АСБ (включно з редагуванням та параметрами дисплея), експлуатації чи продажу, котрі є більш суворими ніж ті, що встановлені щодо своїх власних постачальників послуг АСБ.

(7) АСБ, що використовуються на території однієї Сторони, які відповідають цим принципам та іншим відповідним недискримінаційним регулюючим, технічним та охоронним стандартам, матимуть право ефективного та неперешкодженого доступу на території іншої Сторони. Одним аспектом цього є те, що призначене авіапідприємство повинно користуватися такою системою повністю на своїй території таким же чином, як воно користується будь-якою системою, що пропонується туристичним агентам на території іншої Сторони. Власники / оператори АСБ однієї Сторони матимуть на території іншої Сторони таку ж саму можливість мати у власності / оперувати АСБ, яка відповідає цим принципам, як власники / оператори цієї Сторони. Кожна Сторона повинна гарантувати, що її авіапідприємства та постачальники послуг АСБ не дискримінують туристичних агентів на своїй території внаслідок користування чи володіння цими постачальниками АСБ, що також експлуатується на території іншої Сторони.

Д О Д А Т О К І V
КОМЕРЦІЙНІ МОЖЛИВОСТІ
РОЗДІЛ 1

А. Комбіновані перевезення

До 31 грудня 2001 року незалежно від пунктів (1) та (4)
Статті 8 :

1. Призначені авіапідприємства однієї Сторони, які здійснюють комбіновані перевезення на територію іншої Сторони шляхом польотів за принципом код-шерінгу з перевізниками третіх країн, можуть через своїх партнерів по код-шерінгу або через генерального агента з продажу здійснювати продаж повітряних перевезень лише в пунктах на застосованому маршруті в Додатку І. Такий генеральний агент з продажу може виконувати всі функції, що звичайно виконуються генеральним агентом з продажу, який діяв би з дотриманням застосовних недискримінаційних законів та правил щодо ліцензування.

2. Непризначені авіапідприємства однієї Сторони, які здійснюють комбіновані перевезення, не обслуговуючи іншу Сторону безпосередньо або шляхом польотів за принципом код-шерінгу, не можуть відкривати офіси та здійснювати продаж повітряних перевезень безпосередньо на території іншої Сторони.

В. Суто вантажні перевезення

До 31 грудня 2001 року незалежно від пунктів (1) та (4)
Статті 8 :

1. Авіапідприємства однієї Сторони, призначені для виконання суто вантажних перевезень, які обслуговують територію іншої Сторони тільки за код-шерінговою угодою з авіапідприємствами третіх країн, можуть:

а. Здійснювати продаж послуг з авіаперевезень (і) тільки через код-шерінгових партнерів або через офіси агентів, вибраних такими призначеними авіапідприємствами та уповноважених належним чином компетентними органами іншої Сторони у відповідності з загальними застосовними недискримінаційними законами та правилами з ліцензування та (ii) лише у пунктах відповідного маршруту Додатка І.

б. Укласти угоди з їхніми код-шерінговими партнерами або агентами, вибраними такими призначеними авіапідприємствами та уповноваженими таким чином, як передбачено у пункті В 1 (а) цього Розділу, залежно від того, що ці партнери або агенти експлуатують засоби для розвантаження, навантаження, доставки та накопичення вантажу цих авіапідприємств на території іншої Сторони у відповідності з цими домовленостями та з застосуванням недискримінаційних законів та правил з ліцензування.

2. Авіапідприємства однієї Сторони, які не призначені для здійснення суто вантажних перевезень та не обслуговують територію іншої Сторони безпосередньо або через код-шерінгові угоди, не можуть здійснювати безпосередньо продаж повітряних перевезень чи відкривати офіси на території іншої Сторони.

С. Зазначене в цьому Розділі не обмежує здатність авіапідприємств здійснювати продаж повітряних перевезень через інших агентів.

РОЗДІЛ 2

А. Згідно з обмеженнями, зазначеними в попередньому Розділі, кожна Сторона буде намагатися забезпечити надання призначеним авіапідприємствам іншої Сторони можливості користування такими офісами з метою адміністрування повітряних перевезень, продажу та реклами, включно з засобами, котрі за якістю, доступністю, розміром, місцезнаходженням і вартістю є не менш прийнятними ніж ті, котрими користуються свої авіапідприємства чи будь-яке інше авіапідприємство, які здійснюють міжнародні повітряні перевезення.

В. Призначені авіапідприємства, а також відповідні власті, міністерства чи відомства обох Сторін будуть співпрацювати в сфері сприяння реалізації маркетингових програм, а також у вживанні заходів, спрямованих на створення надійного пріоритету в бронюванні готелів та у вирішенні питань щодо інших видів наземного обслуговування чи вимог подорожування або вимог щодо поїздки для пасажирів, що перевозяться рейсами призначених авіапідприємств обох Сторін, в обсязі, необхідному для забезпечення того, що можливості для реалізації таких ринкових програм, для бронювання готелів та для вирішення питань інших видів наземного обслуговування чи вимог подорожування є не менш прийнятними для послуг, що надає одна Сторона, ніж можливості для послуг іншої Сторони чи послуг авіапідприємств будь-якої третьої Сторони.

РОЗДІЛ 3

Незалежно від положень пункту (3) Статті 8 :

1. доти, доки Київський аеропорт "Бориспіль" не поверне позику Європейського банку реконструкції та розвитку, призначеним авіапідприємствам США буде необхідно отримувати спеціальний дозвіл від Київського аеропорту "Бориспіль" на здійснення самостійного хендлінгу; та

2 . без будь-якої дискримінації, права самостійного хендлінгу будуть залежати від фізичних обмежень, що впливають з необхідності забезпечення аеропортової безпеки та від обмежень існуючих аеропортових об'єктів, і будуть здійснюватися на основі угоди, укладеної між авіапідприємствами та аеропортовими властями.

РОЗДІЛ 4

Строк дії цього Додатка буде вичерпаний 31 грудня 2001 року, якщо тільки до цієї дати не буде погоджено інше. Сторони погоджуються провести консультації за шість місяців до дати вичерпання строку дії з метою визначення необхідності продовження строку дії положень цього Додатка чи необхідності його зміни. Цей Розділ не змінює будь-яке інше положення цієї Угоди щодо консультацій та втрати чинності.

Д О Д А Т О К V
МАРШРУТИ ПОЛЬОТІВ
РОЗДІЛ 1

Незалежно від положень Статті 2 Угоди, маршрути польотів повітряних суден по договірних лініях та пункти перетину державних кордонів будуть встановлюватися кожною Стороною у межах своєї території.

РОЗДІЛ 2

Строк дії цього Додатка буде вичерпаний 31 грудня 2001 року, якщо тільки до цієї дати не буде погоджено інше. Сторони погоджуються провести консультації за шість місяців до дати вичерпання строку дії з метою визначення необхідності подовження строку дії положень цього Додатка чи необхідності його зміни. Цей Розділ не змінює будь-яке інше положення цієї Угоди щодо консультацій та втрати чинності.